Author:
Stieda, Wilhelm

Title:
Schiffahrtsregister

Place:
[n.p.]
Date:
[18--?]

95-82394-2
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

Stieda, Wilhelm, 1852-
... Schiffahrtsregister, von Wilhelm Stieda. ⌜18--⌝
⌜77⌝-115 p. 21½ cm.

RESTRICTIONS ON USE:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 12x IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 3/1/95 INITIALS: W.W

TRACKING # : MSH 04493

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Stieda, Wilhelm
Schiffahrtsregister

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

_____ Page(s) missing/not available: ____________

_____ Volume(s) missing/not available: ____________

_____ Illegible and/or damaged page(s): ____________

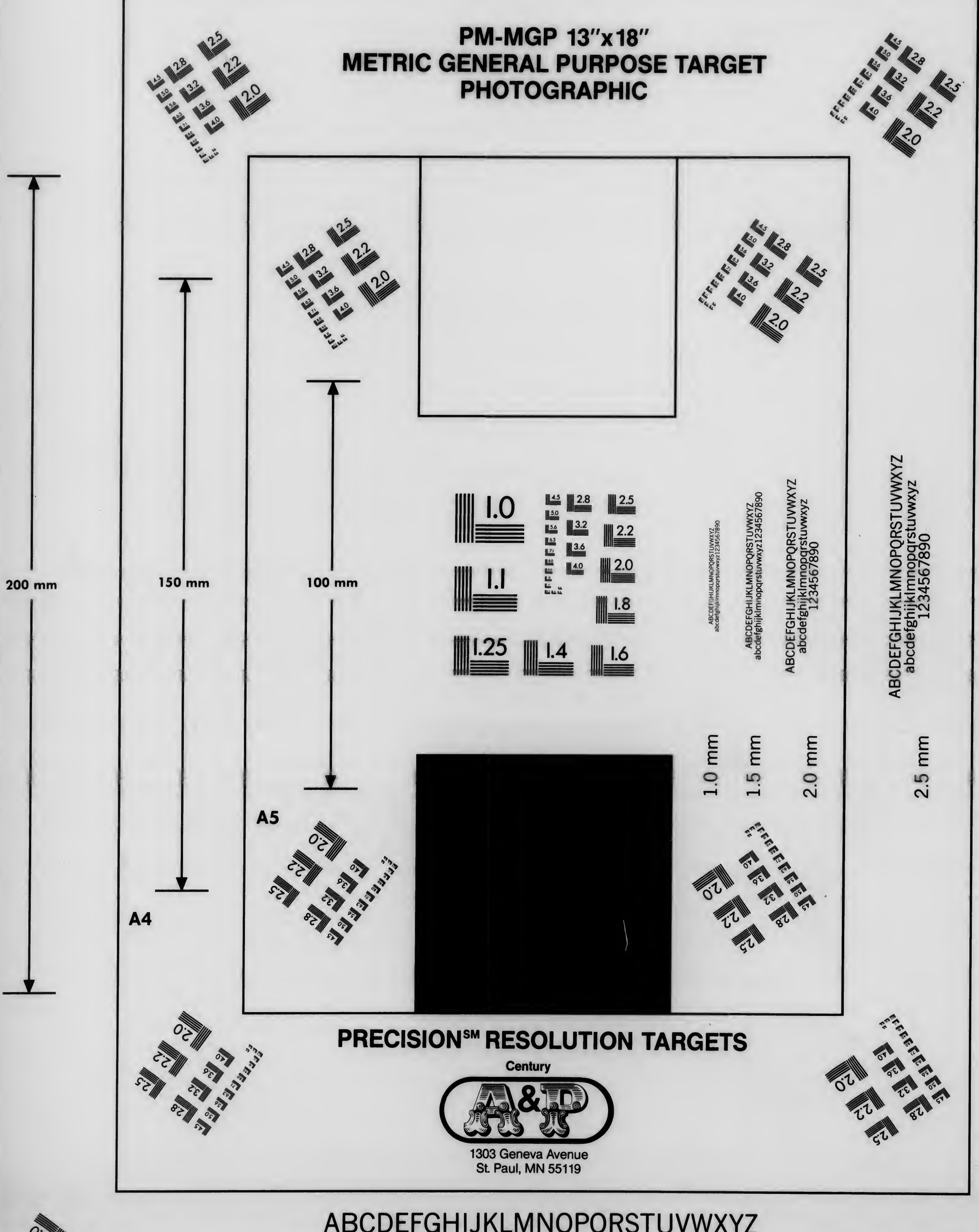
_____ Page(s) or volume(s) misnumbered: ____________

_____ Bound out of sequence: ____________

_____ Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from: ____________

__X__ Other: pagination begins with page [77]

TRACKING#: MSH04493


PM-MGP 13"x18"
METRIC GENERAL PURPOSE TARGET
PHOTOGRAPHIC
200 mm
150 mm
100 mm
A4
A5
1.0 mm
1.5 mm
2.0 mm
2.5 mm
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890
PRECISION℠ RESOLUTION TARGETS
Century
A&P
1303 Geneva Avenue
St. Paul, MN 55119
4.5 mm

Schifffahrtregister

Stieda

IV.

SCHIFFFAHRTSREGISTER.

VON

WILHELM STIEDA.

Zu den hansischen Geschichtsquellen, die in einem dankenswerthen Aufsatze Koppmann's im Jahrgange 1872 dieser Geschichtsblätter besprochen wurden, lassen sich auch die Schifffahrtsregister zählen, auf die man, soviel ich sehe, bisher noch nicht aufmerksam geworden ist. Unter solchen Registern sind die in den einzelnen Hafenstädten geführten Verzeichnisse zu verstehen, welche die ein- und auslaufenden Schiffe, getrennt nach Bestimmungsplätzen oder Herkunftsorten und in der Regel mit Angabe der Ladung, nachweisen. Es versteht sich von selbst, dass diese Listen nicht geführt sind, um dem damals kaum vorhandenen Wunsche, sich über die Stärke des Verkehrs mit bestimmten Gegenden unterrichten zu wollen, entgegenzukommen. Vielmehr sind sie lediglich einem practischen Bedürfnisse entsprungen, der Nothwendigkeit nämlich, sich zum Zwecke der Versteuerung über die Zahl der ein- und ausgegangenen Fahrzeuge zu vergewissern. Die Erhebung eines Zolls ist es gewesen, welche die Führung derartiger Register zu einer unerlässlichen Maassregel gemacht haben muss. Man musste darüber klar sehen, wie viel Schiffe im Hafen vor Anker gingen, wie gross ihr eigener Werth und der ihrer Ladung war, und vielleicht empfand man es auch als zwekmässig, sich über den in den einzelnen Theilen des Jahres verschieden starken Besuch des Hafens zu belehren, um darnach die wahrscheinlichen Einnahmen eines bestimmten Zeitabschnitts ungefähr berechnen zu können.

Freilich konnte dieser fiscalische Zweck schon in verhältnissmässig einfacher Weise erreicht werden. Man brauchte nur fortlaufend auf einem Blatt Papier oder in einem Buch den Moment der Ankunft oder des Abgangs eines Schiffes nebst Werth und Art der Ladung, welche verzollt werden musste,

sowie den Zollbetrag selbst festzuhalten. Auf diese Weise z. B. buchte der Rostocker Rathsnotar Hartwig in der Zeit vom 26. August bis 29. October 1375 in Malmö die Einnahmen[1]), und ähnlich ist die Jahresrechnung der Rostocker Pfundzollherren von 1385 entstanden, von welcher die zu Wochen-Einnahmen summirten Posten im dritten Bande der Hanse-Recesse mitgetheilt sind[2]), nur dass, wie ich mich durch Einsicht in das Original überzeugt habe, die Einnahme eines jeden Tages summarisch, nicht nach einzelnen Schiffen und mit Angabe der Ladung, nachgewiesen wird.

Die Revaler Pfundzoll-Rechnung aus den Jahren 1383 und 1384, welche Konstantin Höhlbaum veröffentlicht hat[3]), verräth gleichfalls noch eine sehr primitive Buchführung. Weder sind regelmässig die Waaren genannt, von denen der Zoll entrichtet wurde, noch der Ort ihrer Bestimmung. Etwas ältere Pfundzoll-Rechnungen derselben Stadt aus den Jahren 1373—1382, die zur Zeit von mir zur Herausgabe vorbereitet werden, sind genau ebenso geführt. Man merkt es diesen Registern an, dass es nur darauf abgesehen war, den Eingang des Zolls zu ermitteln, was, nebenbei bemerkt, auffallender Weise nicht so angestrebt wurde, dass man die betreffende Abgabe selbst anschrieb, sondern die Summe notirte, von welcher der Zoll zu entrichten war.

Somit erscheint es fraglich, ob vollständige Schifffahrtsregister in dem eingangs charakterisirten Sinne überall vorhanden waren und mit dem Beginne der Erhebung eines Zolls, bezw. des Pfundgeldes gleich angeordnet wurden. An vielen Orten mag man sich mit einer Aufzeichnung, die weniger mühselig und umständlich war, den hauptsächlichsten Zweck jedoch erfüllte, begnügt haben. Thatsächlich scheinen solche Register nur ganz vereinzelt sich erhalten zu haben und ist mir die Existenz derselben nur in den Archiven von Lübeck, Reval und Danzig bekannt. Ein Bruchstück eines Greifswalder Registers aus dem

---

[1]) Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256—1430 Bd. 3, Nr. 64.

[2]) A. a. O. Bd. 3, Nr. 186.

[3]) Beiträge zur Kunde Ehst-, Liv- und Kurlands. Herausg. v. d. ehstl.-litter. Ges. Bd. 2, S. 492 ff.

Jahr 1388 ist in Pyl's Pommer'schen Geschichtsdenkmälern Bd. 2, S. 113—115 abgedruckt.

Ausser in den genannten Städten haben sich vielleicht noch in anderen ähnliche Register erhalten, denen man nur bisher, weil sie ein Durcheinander von Namen und Zahlen darzubieten schienen, nicht viel Aufmerksamkeit geschenkt hat. Es würde mich freuen, wenn diese Zeilen dazu beitrügen, Nachforschungen mit glücklichem Erfolge anzustellen. Bis weiteres, zu einer grösseren Arbeit zusammenzufassendes Material vorliegt, sei es vergönnt, auf die in Lübeck, Danzig und Reval befindlichen Verzeichnisse näher einzugehen und ihren Werth für die Handelsgeschichte zu untersuchen.

Im Lübecker Staatsarchiv ist eine Reihe gut erhaltener starkleibiger Bände vorhanden, welche sich auf die Jahre 1368, 1379, 1381, 1383, 1385, 1399, 1400, 1401, 1492—96, 1534 und ff. beziehen, eine leider oft unterbrochene Folge, die gleichwohl des Wissenswerthen noch genug birgt. Nicht immer ist jedem Jahre ein besonderer Band gewidmet, sondern es erstreckt sich der eine oder der andere dieser in pergamentnen Umschlag gehüllten Folianten auf zwei oder mehrere Jahre. Die Blätter sind unpaginirt, die Handschrift eine meist recht lesbare. Ob in dem Pfundzollbuch von 1368 wirklich das älteste vorliegt, bleibe dahingestellt. Fast möchte ich behaupten, dass dasselbe keinen Vorgänger gehabt hat. Wenigstens ist es auffällig, dass auf den ersten zehn Blättern die Einzeichnungen durcheinander gehen und dann erst der Versuch beginnt, die Eintragungen nach Häfen zu trennen mit den Ueberschriften »versus« oder »venit de«. In mir ruft dies den Eindruck hervor, als ob man sich zunächst über die bequemste Art, wie die Führung der Register vorzunehmen sei, nicht im Klaren war und tastend erst zu der übersichtlicheren Methode gelangte. Ich vermuthe, dass man im Jahre 1362, dem ersten Jahre der Erhebung eines hanseatischen Pfundzolls, in Lübeck mit ähnlichen Verzeichnissen auskam, wie sie später noch in Malmö oder Reval, d. h. an Plätzen, die im Vergleich zu Lübeck weniger hervorragend waren, geführt wurden.

Dass wir es in diesen Büchern wirklich mit Zollausweisen zu thun haben, erweisen die Kopfüberschriften einzelner Seiten. Sie lauten immer nur unter Veränderung des Datums, auf welches

die Einträge Bezug haben, ganz gleich: incipiunt recepta et computaciones thelonei de mercatoribus anno domini u. s. w. Das älteste Buch von 1368 gliedert seine Einzeichnungen in vier Terminen, von denen der erste am 18. März, der zweite am 10. Mai, der dritte am 24. Juni, der vierte am 1. October beginnt. Wann die Schifffahrt aufhörte, ist nicht ersichtlich; über den natürlich in den einzelnen Jahren verschiedenen Anfang derselben, wird man sich wohl aus den anderen Bänden belehren lassen können, da von den officiell angenommenen und durch Statut fixirten Anfangs- und Endterminen der Schifffahrt in praxi, etwa durch Ungunst der Witterung, mancherlei Abweichung vorkommen musste. Die Einträge scheiden sich in die über die auslaufenden und die über die eingehenden Schiffe. Mit Blatt 16 beginnt ein Verfahren, welches jedem der Häfen, mit denen Lübeck für gewöhnlich im Verkehr steht, eine eigene Seite anweist, wobei das »versus« und »venit de« häufig auf 2 Seiten aufeinander folgen. Es decken sich jedoch diese Seitenüberschriften nicht immer mit den unter denselben gemachten Angaben.

Diese selbst erstrecken sich auf die Schiffsladung und die Namen der Kaufleute, denen die einzelnen Gegenstände gehören, auf den Werth der Waaren und den Zoll, der entrichtet werden musste. Bisweilen sind nicht alle die Bestandtheile einer Ladung angegeben, sondern wird »Diverses« declarirt. Vielleicht sind die Angaben in den späteren Bänden nicht mehr so genau, oder auch ausführlicher, genug, dass schon in diesem ältesten die Momente entgegentreten, die zur Aufstellung einer Schifffahrts- oder Handelsstatistik im modernen Sinne nöthig sind. Ich begnüge mich hier damit, bloss ein Moment hervorzuheben, nämlich die Frequenz, indem ich mir alles Weitere für gelegenere Zeit vorbehalte, falls nicht ein Anderer Lust verspüren sollte, diese Früchte zu pflücken. Eine vorläufige, einmalige Durchsicht ergab folgende Zahlen, die ich, auch ohne sie einer Prüfung unterworfen zu haben, glaube mittheilen zu dürfen, weil es mir nur auf ein Beispiel ankommt.

Zahl der im Jahre 1368 in Lübeck eingegangenen Schiffe

Abgangshäfen.	im I. Quart. vom 18. März an.	im II. Quart. vom 10. Mai an.	im III. Quart. vom 24. Juni an.	im IV. Quart. vom 1. October an.	Zusammen.
Hamburg	1	—	—	—	1
Oldesloe	29	18	3	2	52
Gothland	9	10	8	—	27
Wismar	2	1	1	4	8
Flensburg	1	—	—	—	1
Reval	3	3	1	—	7
Königsberg	2	—	—	—	2
Kalmar	1	6	8	—	15
Damme	2	—	—	—	2
Stettin	3	13	6	2	24
Greifswalde	7	—	—	—	7
Rostock	1	—	2	—	3
Stralsund	3	2	—	—	5
Danzig	23	26	2	—	51
Elbing	8	—	—	—	8
Melvinghe (Elbing)	1	—	—	—	1
Pernau	2	7	1	—	10
Lemzele (Lemsal)	1	—	—	—	1
Riga	6	7	—	—	13
Stockholm	—	33	9	1	43
Asselies?	—	1	—	—	1
Suderköping	—	3	6	3	12
Westerwik	—	1	1	—	2
Kopenhagen	—	1	—	—	1
Rughenwalde	—	4	—	—	4
Berghen	—	8	2	—	10
Golnow	—	7	—	—	7
Norköping	—	—	1	—	1
Nyköping	—	—	6	—	6
Schonen	—	—	25	22	47
Elleboghen	—	—	—	21	21
de Aa	—	—	—	10	10
Vemeren (Insel Fehmarn)	—	—	—	20	20
	105	151	82	85	423

Zahl der im Jahre 1368 aus Lübeck ausgegangenen Schiffe

Bestimmungshäfen.	im I. Quart. vom 18. März an.	im II. Quart. vom 10. Mai an.	im III. Quart. vom 24. Juni an.	im IV. Quart. vom 1. October an.	Zusammen.
Möln	5	—	—	—	5
Oldesloe . . .	44	21	12	16	93
Wismar . . .	19	21	60	72	172
Rostock . . .	4	7	10	20	41
Hamburg . . .	1	—	—	—	1
Stettin	6	12	22	22	62
Gothland . . .	7	3	5	7	22
Stockholm . .	1	4	8	5	18
Stralsund . . .	9	6	15	23	53
Kalmar . . .	3	3	5	3	14
Danzig	13	35	35	21	104
Greifswalde . .	2	—	—	—	2
Reval	9	6	2	4	21
Pernau . . .	2	4	4	3	13
Melvinghe . .	4	—	—	—	4
Suderköpingh .	1	—	5	3	9
Golnow . . .	2	1	—	—	3
Riga	1	1	4	1	7
Preussen . . .	2	—	—	—	2
Elbing	—	7	11	9	27
Flensburg . . .	—	1	—	—	1
Flandern . . .	—	1	—	—	1
Kolberg . . .	—	1	—	—	1
Schonen . . .	—	1	126	33	160
Rughenwalde .	—	2	—	—	2
Elleboghen . .	—	—	—	9	9
Aa	—	—	—	6	6
Vemeren . . .	—	—	—	18	18
Summe	135	137	324	275	871

Es liegt mir fern, aus diesen zwei Tabellen weitgehende Schlüsse ziehen zu wollen. Sie enthalten sehr viel Auffälligkeiten, die man nicht zu erklären in der Lage ist. Während z. B. 871 ausgegangene Schiffe nachgewiesen sind, stehen nur 423 eingelaufene verzeichnet. Auch ist der Verkehr mit einigen Häfen

unverhältnissmässig stark, z. B. Wismar, mit anderen sehr schwach, wie Riga und Reval. Manches mag falsch eingetragen, manches Schiff ganz ausgelassen sein. Bei einigen, z. B. den aus Reval, Stettin, Greifswald kommenden, steht vermerkt, dass sie ihren Zoll bereits am Abgangsorte entrichtet haben. Aber sind nun die anderen Schiffe, welche in derselben Lage waren, auch mit aufgezeichnet? Auf völlig der Wahrheit entsprechende Statistiken wird man schon deswegen nicht rechnen können, weil nicht wenige Blätter theils halb, theils ganz weggeschnitten sind. Es hat dabei allerdings den Anschein, als ob nur die reinen Stellen des Papiers behufs anderweitiger Verwendung entnommen sind, die Schrift mithin unversehrt blieb. Bei aller Unvollkommenheit, wie packend tritt immerhin die eine oder andere Erscheinung zu Tage, wie z. B. der Verkehr mit Schonen. Die 160 Schiffe, welche seit Johanni den Weg dahin nehmen, sind fast durchweg Salzschiffe, die 47 Schiffe, die von dort zurückkehren, bringen den Häring. Und sehr verständlich erfolgt die Rücksendung der gemachten Beute nicht an einen Ort allein hin, sondern zerstreuen sich die mit Häring beladenen Schiffe überall hin; nur der kleinere Theil geht wieder in Lübeck vor Anker.

Kombinirt man die Frequenz mit den Waaren, versucht man die Totalwerthe des Verkehrs mit den verschiedenen Städten zu berechnen u. s. w., so scheint hier in der That ein Material gegeben, das zwar mehr als im gewöhnlichen Sinne mühselig und langweilig zuzubereiten ist, das dafür aber auch viele lohnende Ergebnisse verspricht.

Nicht entfernt so reichhaltig sind die Danziger Register, insofern dieselben sich nur auf wenige Jahre erstrecken. Sie wurden hier geführt in Folge der Erhebung des sog. »Palgeldes«, welches von allen auslaufenden und eingehenden Schiffen entrichtet werden musste. Von denselben haben sich leider nur zwei erhalten, von denen eines sich auf die in den Jahren 1474, 1475 und 1476 »einverpalten« und das andere auf die in den Jahren 1490, 1491, 1492 »ausverpalten« Schiffe bezieht. Ursprünglich ist eine ganze stattliche Reihe solcher Register vorhanden gewesen. Denn bei Gelegenheit einer im 16. Jahrhundert zwischen dem Könige von Polen und der Stadt Danzig entstandenen Uneinigkeit über die Ansprüche des ersteren auf diese

Einnahmen, wird am 28. Januar 1562 constatirt, dass die Herren Dr. Henrich Niederhoff und Hans von Kempen, als die damaligen »der Stadt verordnete Pfahlherren«, in der Pfahlkammer die alten Pfahlbücher von 1454 — bis auf den betreffenden Tag vorfanden[1]). Es ist nicht ausgeschlossen, dass dieselben im Laufe der Jahre absichtlich vernichtet wurden.

Von beiden Registern — es sind dieselben, welche Hirsch und Vossberg in der Einleitung zu Caspar Weinreich's Danziger Chronik erwähnen[2]) — trägt das ältere auf der ersten Seite den Vermerk: »Disse nagescrevenen schepe syn ingekomen int jar 1474 by her Johannes Peckow und Martinus Buck's tyden«, während es in dem jüngeren heisst: »in dissem bocke is entholden wat schepe synt utgegangen geladen vorpalt by den tiden her Peter Steffens und her Jacob Ressenn puntherren anno 1490«. Die Angaben in dem Buche aus den Jahren 1474—76 erstrecken sich auf Namhaftmachung des Herkunfts-Hafens, des Schiffsführers, der Belader, der Waaren und einer Geldsumme, deren wahre Bedeutung sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen zu lassen scheint. Nicht immer ist über alle diese Punkte Aufklärung gegeben, sondern stehen nur der Herkunftshafen, der Name des Schiffers und die erwähnte Geldsumme verzeichnet. Möglicherweise handelt es sich in solchen Fällen um Schiffe, die mit Ballast eingingen. In der Regel unvollständiger sind die Einträge in das Pfahlbuch der Jahre 1490—92 ausgefallen, d. h. das Register der ausgegangenen Schiffe. Meist fehlt die Notiz über den Bestimmungsort, häufig die Angabe jener Geldsumme oder der Name des Schiffsführers, bezw. der Frachteigenthümer. Welcher Art die Einträge sind, mögen einige Beispiele lehren.

Aus dem Jahre 1474 stammen die nachstehenden:

(17 b) Uth der Baye: schipper Andres Dobbelszon syn schip inverpalt constat 300 marc, item 1100 solt, item 1 pipe wyn.

(21 a) Uth Schotland: schipper Hans Rafon syn schip inverpalt constat 300 marc.

(26 b) Uth der Baye: schipper Paul Roel syn schip inverpalt constat 450 marc.

Paul Beneke 9 lasten solt.

[1]) Danziger St.-Archiv C. 6 Sch. Sch. 145. 1 Folioband v. 379 S. Auf S. 10 »excerpta aus recessibus ordinum des Pfahlgeldes und der Kammer«.

[2]) S. VIII, XVII.

Bruwen Rafon 150 solt.
Hans Tuting 250 solt.
Hans von Ruden 300 solt.
Hans Jymnus 100 solt.
Jacob Wulff 200 solt.

(27 b) Uth der Baye: schipper Moseler syn schip inverpalt constat 300 marc, item 1400 solt.

Aus dem Jahre 1475 sei mitgetheilt:

(86 b) Von Revall: schipper Ludike Passzow syn schip inverpalt constat 450 marc.

Tile Block 9 stucke wass, item 12 stucke wass, item 2 vate wiken, 300 marc.

Jacob von Puchten 1 last tran, item 4 stucke wasz.

Hans Wise 2 schymesen 40 marc, item 4 tonnen ael, item 2 tonnen garn, item 1 stuck wass.

Roloff Velsted 5 stucke wass.

Hans Schroder 1 stucke wass.

Tile Block 14 vate henp, elket 10 marc, item 6 kippen henp 60 marc.

Goscalc Sidinghusen 1 stucke wass.

Das Jahr 1476 bietet u. A.:

(111 a) Van Lubeke: schipper Herman Trybet syn schip inverpalt constat 500 marc.

Hinric Friemann 1 terlink laken.
Vorstendorp 2 terlink laken.
Symon Schulte 1 vat mit komel.
Hinric Tzanow 1½ terlink laken.
Lucas Kammermann 1 packe want.
Hans Antzem 1 terlink laken.
Tideke Monik 1 terlink laken.
Peter Pufinck 1 terlink laken.
Peter Austyn 1 terlink laken.

(118 b) Van Campen: schipper Hinric up dat to hus syn schip inverpalt, constat 550 marc.

(129 a) Van Dordrecht: schipper Heyne van de . . . . syn schip inverpalt, constat 600 marc
item 600 solt.
her Johan Ferver 1 clen packen las.
Tempelfelt 50 vate.

Aus den Einträgen des Registers für die Jahre 1474—76 lässt sich die nachstehende Tabelle aufstellen. Die Schlusssummen für das ganze Jahr stimmen nicht mit den von Hirsch in der Einleitung zu Weinreich's Chronik[1]) mitgetheilten, doch habe ich, weil die Differenz mir unbedeutend schien, mich nicht der Mühe unterzogen, nachzuprüfen, wer von uns das Versehen begangen hat. Die Namen der Herkunftshäfen habe ich so in die Uebersicht aufgenommen, wie das Original sie bot und werden die meisten Namen dem Leser keine Schwierigkeit bereiten. Bei einigen derselben habe ich erläuternd die Benennung des Landes hinzugefügt, zu dem sie territorial gehörten. Ohne mich bei dem aus den wenigen Jahren stammenden Material ausführlich auf die Bestimmung darüber einzulassen, mit welchen Staaten Danzig damals im Verkehr stand, ergibt sich auf den ersten Blick, dass wesentlich die Ostseehäfen untereinander ihre Waaren und Schiffe austauschen. In erster Linie steht der Verkehr zwischen den Hafenplätzen der deutschen Küste selbst, in zweiter der mit den scandinavischen. Nach Osten scheint in den betreffenden Jahren gerade der Handel nicht sehr lebhaft gewesen zu sein.

In Danzig eingelaufene Schiffe

Herkunftshäfen.	1474.	1475.	1476.
Rustike	20	32	44
Lübeck	97	185	151
Sluys	1	—	1
Sunde	18	26	17
Putzk (Westpreussen)	1	—	—
Stetyn	6	7	2
Fressland (Staveren in Fresslant)	6	2	22
Sidirköping	3	2	—
Oland	12	8	21
Ewogen (Elbogen) (Scandinavien)	4	4	—
Wismar	11	14	15
Amsterdam	8	31	31
Latus	187	311	304

[1]) S. XVII, für 1474: 399; für 1475: 537; für 1476: 599.

Herkunftshäfen.	1474.	1475.	1476.
Transport	187	311	304
Flensburg	2	5	5
Gothland	13	18	21
Schotland	12	8	6
Koppenhaven	1	2	2
ut Vlekinger syde (Vlekinge) (Niederl.)	3	1	3
Holl (Schonen)	—	2	—
Westerwyk (Schweden)	2	3	2
Holm (Stockholm)	20	22	18
Calmeren	6	9	8
Reval	5	11	10
Bornholm	4	7	2
Abow	15	16	25
ut den Scheren (Schweden)	1	2	—
Dordrecht	1	—	2
Ryga	4	2	5
Ramen (Ramel) (Westpreussen)	3	1	2
Grypeswolde	1	3	—
Schonen	3	—	—
Valsterbo	8	7	2
Alburch	14	15	2
Baye (Frankreich)	71	2	15
Barwass	2	21	16
Vynland	3	2	1
Colberghe	3	1	—
Seeland	4	1	19
Nyckoping	3	2	2
Bergen	2	1	6
Stolp	1	—	—
Flandern	3	—	2
Hamburg	1	2	—
Rusake?	1	—	—
Ripen	—	—	1
Hollant van Hantlop	—	—	1
Hollant van Fleen (von den Flien)	—	—	4
Hollant van der Golde (Goldow, Gouda)	—	—	2
Hollant Delff	—	—	2
Edam	—	—	2
Ut den Vreen (Niederl.)	—	—	1
Sireksze (Niederl.)	—	—	2
Latus	399	477	495

Herkunftshäfen.	1474.	1475.	1476.
Transport	399	477	495
Van der Fere (der Hafen von Veere auf der Insel Walchern, Niederl.) . .	—	—	2
Van der Schelling (Niederl.)	—	—	3
Rughenwolde (Preussen, Reg.-Bez. Köslin)	—	3	5
van Tramunde (Travemünde)	—	—	2
Nomegen	—	—	2
Koke?	—	1	—
Anclem	—	1	1
Antwerpen	—	—	3
Gichuszen (Niederl.)	—	—	1
Monkedam (Niederl.)	—	—	6
ut der Pernow (Livland)	—	4	1
Lisbon	—	—	1
Van Gulderkopen (Gudirkopen, Niederl.)	1	—	1
Delfhagen (Niederl.)	—	—	1
Westenschowen (Niederl.)	—	—	1
Curland	—	2	3
Enke (Enkhuisen) (Niederl.)	—	4	21
ut den fyneschen Scheren	—	1	3
Niecastel (England)	—	—	1
Hintlopen (Niederl., Friesl.)	—	—	1
Connigesberge	—	—	1
Stolp (Stolpmünde)	—	1	5
Schedam (Niederl.)	—	—	2
Suerkopen?	—	—	4
van der Lebe (Preussen, Reg.-Bez. Köslin)	—	1	1
van Kyel	—	1	—
Rotterdam	—	—	1
Londen (London)	—	2	1
Sandewyk (etwa Sandwich, England) .	—	1	—
Olzone (etwa Bergen op Zome) . . .	—	—	1
Wyburch	—	1	—
Kampen	—	4	5
uth Engelant	—	2	10
von Schonessyden	—	1	—
von der Gho (Ghoze) (Ganze) (Niederl.)	—	3	3
von der Sulvesburch (Schonen) . . .	—	2	—
Window	—	—	1
von der hilgen A	—	—	1
von der Memel	—	—	1
Unentzifferbar, weil verblasste Schrift .	1	13	33
Zusammen	401	525	624

Wie aus den (S. 84, 85) mitgetheilten Stellen ersichtlich, ist bei jedem verzeichneten Schiffe eine gewisse Geldsumme nachgewiesen, deren Höhe beispielsweise im Jahre 1474 von 6 Mark bis 500 Mark schwankt. Es fragt sich, was es mit diesem Vermerk auf sich hat. Schon bei dem Greifswalder Register von 1387 macht man dieselbe Beobachtung. Bei jedem der dort aufgeführten 13 Schiffe steht vornean eine Geldsumme im Betrage von 200 bis 600 Mark. Leider hat der Herr Herausgeber unterlassen, uns über die Bedeutung dieser Summe aufzuklären.

Für beide Städte denkt man zunächst an eine Abgabe, die in diesen Posten entgegentritt. Doch lässt sich für Danzig, falls man dabei an das Pfahlgeld denken wollte, dies nicht mit Sicherheit beweisen.

Das Pfahlgeld war, wie Hirsch in der Einleitung zu Weinreich's Chronik bemerkt[1]), ein Hafengeld, d. h. eine Abgabe für Unterhaltung des Hafens. War in der That dieser Gesichtspunkt für die erste Erhebung des Pfahlgeldes maassgebend, so mochten später, als die Einnahmen reichlicher flossen, auch andere Bedürfnisse mit dem Erlös aus ihm befriedigt werden. Immerhin weiss noch Curicke in seiner historischen Beschreibung der Stadt Danzig vom Jahre 1688 die Abgabe nicht anders zu erklären. »Das Pfahl-Geld« — so lehrt er[2]) — »ist anfänglich eine geringe und bey allen See-Städten eine gewöhnliche Aufflage gewesen auff alle und jede Wahren, so auss- und eingehen auf hänsische und Frembde, welche der Stadt Hafung sich gebrauchen, zu Bewahrung des Ports und der Ströhme, wie auch zu Nutz und bester Gelegenheit des Seefahrenden Mannes angestellet«.

Schon früh mag in Danzig mit der Erhebung eines Pfahlgeldes begonnen worden sein. Denn das Decret des Hochmeisters Dietrich von Altenburg, welches im Jahre 1341 den zwischen den Städten Danzig und Elbing entbrannten Streit über die Erhebung des Pfahlgeldes schlichtet, legt es nahe, anzunehmen, dass dasselbe schon einige Zeit vorher entrichtet zu

---

1) S. XVII.
2) S. 137.

werden pflegte[1]). Die Annahme von Hirsch, der nach einer englischen Beschwerde vom Jahre 1437 über das »seit vil vergangenen Jaren« erhobene Pfahlgeld auf den Anfang des 14. Jahrhunderts schliesst[2]), erscheint nicht gerade fest begründet. Der deutsche Kaufmann in Brügge erwähnt das Pfahlgeld im Jahre 1395 in einem Schreiben an die preussischen Städte. »Vort alze gy uns scriven von dem palgelde, so geleve juw to wetende, dat wy dem gemeinen kopman verbodet hadden vor dessen tiiden, unde ok nu toer tiid gedan hebben, und hebben dat elkem manne kundeget unde tu kennen gegeven dat sic elk man wachten moge vor schaden, und willen dat vortan tu allen tiiden gerne dun, wenner dat wii mit dem kopmanne vorgaderen[3])«. Doch lässt sich aus dieser Namhaftmachung nichts über das Alter der Abgabe schliessen.

Im 15. Jahrhundert ist das Pfahlgeld wiederholt Gegenstand der Discussion auf den preussischen Ständetagen. Auf der Versammlung zu Thorn im Jahre 1434 hatten die »Herren von Danzig« auf sich genommen »czu reden von dem pfalgelde, und das man das halde nach alder gewonheidt[4])«, ohne dass sich in Erfahrung bringen lässt, um was es sich eigentlich handelte. Aus dem Jahre 1438 datirt die Eingabe der englischen Kaufleute an den Hochmeister, in welcher sie um Freilassung »von dem pfuntgelde und pfaelgelde[5])« bitten. Und so wenig bekannt scheint in dem genannten Jahre die ganze Einrichtung

1) . . . . . quod dissensio seu discordia quae inter sedulos nostros honorabiles et discretos viros, cives in Elbingo, ex una, ac cives in Dantzigk, parte ab alterâ, ex parte pecuniae, quae Phalgeldt in vulgari dicitur, vertebatur in praesentia nostra et fratrum nostrorum, hoc modo est complanata et sopita, videlicet, quod praescripta pecunia Phalgeld vulgariter nominata, proveniens de bonis quae in Balgam pervenerint, civibus in Elbingo, et pecunia etiam Phalgeld vulgariter nominata, proveniens de bonis quae supra Vistulam pervenerint, civibus in Dantzik, debet perpetuo cedere ac derivari. Curicke, a. a. O. S. 149.

2) Danziger Handelsgesch. S. 115 Anm. 193; auch S. 112 Anm. 183.

3) Hanserecesse von 1256—1430. Bd. 4, S. 290 Nr. 291.

4) Hanserecesse von 1431—76, Bd. 1, S. 273 Nr. 376 § 6. Töppen, Acten der Ständetage Bd. 1, S. 652.

5) Töppen, Ständetage 2, S. 50.

gewesen zu sein, dass auf dem Städtetag zu Marienburg eine Meinungsverschiedenheit darüber entsteht, ob die Abgabe in Danzig nach dem Verhältniss der preussischen Mark oder des vlämischen Pfundes berechnet wird — »wy der rath czu Danczik das nemen leeth by marken adir pfundt grossen[1])«. Ja sogar können die Danziger Vertreter nicht sofort Auskunft geben, sondern versprechen, zur nächsten Tagfahrt die erbetene »Undirrichtung inczubrengen«.

Diese kurzen gelegentlichen Erwähnungen des Pfahlgeldes geben leider keine Vorstellung davon, in welchem Betrage dasselbe eigentlich erhoben wurde. Nur erwähnt ein Bericht des Danziger Raths vom Jahre 1440 über verschiedene Ungehörigkeiten, welche sich der Hochmeister hatte zu Schulden kommen lassen, u. A. auch die Erhöhung des Pfahlgeldes, die er, wie es scheint, wider den Willen der Bürgerschaft, jedenfalls ohne sie befragt zu haben, vorgenommen hatte[2]). Erst aus dem Jahre 1454 ergibt sich die sichere Nachricht, dass das Pfahlgeld in der Höhe von 3 Pfennigen für jede preussische Mark erhoben wurde[3]). Dieser Satz bedeutete indess schon ein stärkeres Anziehen der Steuerschraube gegenüber der früheren Gewohnheit, denn der Rath beschloss, dass ein »Hulpegeld tho dem paelgelde gesettet und geordineret« werde, »van allen schepen und gudern van itzliker mark dree penninghe uth unde dree penninghe in«, zur Bestreitung neuerdings entstandener Kriegskosten. Die ursprüngliche Norm für die Erhebung dieser Abgabe scheint 2 Pfennige von der preussischen Mark gewesen zu sein. Für diese Annahme sprechen manche Gründe. Im Privileg Königs Sigismund I. vom Jahre 1526 ist dieser Satz aufgestellt, der sich wie die Konfirmation einer alten Gewohnheit ausnimmt. Im Jahre 1561 beschwerte sich die Bürgerschaft in Danzig darüber, dass das Pfahlgeld jährlich gesteigert werde, während laut dem Privileg nur 2 Pfennige von der Mark zu erheben seien[4]). Als dann später im Jahre

1) Töppen, Ständetage 2, S. 54.

2) Töppen 2, S. 140 »das uns das palgelt hoher gesaczt is bausen unser burger vulwort«.

3) Töppen 4, S. 448.

4) Danz. St.-A. C. 6 Sch. Sch. 145. Beschwerde v. 22. April 1561 S. 10

1570 Uneinigkeiten zwischen der Stadt Danzig und dem Könige von Polen ausbrechen, der ebenfalls Ansprüche auf einen Theil der Pfahlgelds-Einnahme erheben zu können glaubt, erwähnt der Secretair Martin Lange in den Verhandlungen, dass in dem genannten Verhältniss schon zur Zeit des Ordensstaats die Abgabe erhoben sei. Erst im Jahre 1583 wird der Betrag auf 4 Pfennige von der preussischen Mark erhöht.

Ueber die wirkliche Durchführung dieser Abgabe ist wenig oder nichts bekannt; namentlich lässt sich nichts über die Höhe der jährlichen Einnahme ermitteln, so dass jeder Anhalt fehlt, ob ein relativ so hoher Zoll wie 300 und 500 Mark von dem einzelnen Schiff in der That gefordert wurde. Ueber die Art, wie das Pfahlgeld eingetrieben wurde, berichtet Curicke[1]: »Zur Pfahlkammer« — sagt er — »werden auch gleichmässig drey Pfahlherren gesetzt, welche auf alles, so daselbst von den Wahren so auss- und eingehen, einkommet, fleissige Achtung haben und mit welchen die Abrechnungen mit den Schippern und Kauffleuten geschehen mussen, und stehet in dess Raths disposition, wenn und wie lange sie einen dazu deputiren wollen«. Im Uebrigen sei auf die am Schlusse dieses Aufsatzes abgedruckte Verordnung aus dem Ende des 16. Jahrhunderts verwiesen, die vermuthlich eine Einrichtung schildert, wie sie bezüglich der Thätigkeit der Pfahlkammern, der havarirten Schiffe, die Danzig als Nothhafen aufsuchen, u. s. w., wohl schon im 15. Jahrhundert gehandhabt wurde.

Fasst man die im Register nachgewiesene Geldsumme als das Pfahlgeld auf, so ergibt sich für das Jahr 1474 eine Gesammteinnahme von 24 867 preuss. Mark, wie die folgende Zusammenstellung belegt.

1) a. a. O. S. 120.

Zahl der Schiffe, bei denen die in Sp. 2 verzeichnete Geldsumme nachgewiesen ist.	Betrag der Geldsumme in preuss. Mark (Pfahlgeld).	Summe der von allen Schiffen gezahlten Abgaben, falls die in Sp. 2 nachgewiesene Geldsumme das Pfahlgeld repräsentirt.
1	2	3
1	6	6
1	8	8
4	12	48
1	14	14
18	15	270
1	16	16
60	20	1200
2	24	48
9	25	225
1	26	26
101	30	3030
1	34	34
2	36	72
48	40	1920
26	50	1300
22	60	1320
4	70	280
10	80	800
21	90	1890
11	100	1100
13	120	1560
14	150	2100
9	200	1800
3	250	750
14	300	4200
1	350	350
1	500	500
2	ohne Angabe	

Im Vergleich zu den Ergebnissen des Pfundzolls aus dem 14. Jahrhundert erscheint diese Summe ausserordentlich hoch. Hirsch theilt mit[1]), dass die Engländer im Jahre 1437 das in Danzig »seit vil vergangenen Jaren« gezahlte Pfahl- und Hafen-

1) Handelsgesch. S. 115.

geld auf 40 000 Pfund Sterling berechneten, d. h. bei der Annahme eines Zeitraumes von 150 Jahren und Ansetzung des Pfund Sterling zu $8^1/_2$ Mark pr., etwa 2300 Mark pr. jährlich. Hieraus lässt sich kein Anhalt ableiten, jene obige Summe von 24 867 Mark wahrscheinlich zu machen. Daher bleibt es ein noch zu erörternder Punkt, ob jene Geldsumme in der That das gezahlte Pfahlgeld bedeutet.

Soll sie das besagen, so wird ihre Höhe meines Erachtens nur dann erklärlich, wenn man annimmt, dass nach einem bestimmten Tarif die einzelnen Waaren, welche Bestandtheile der Ladung bildeten, versteuert werden mussten. Der Pfundzoll that, wie bekannt, das nicht, sondern bestand in einem einheitlichen Satz, der vom Werthe der Ladung, bezw. dem Werthe des Schiffs erhoben wurde. Auch das Pfahlgeld war ursprünglich so veranlagt; man zahlte 2 Pfennige von der pr. Mark, d. h. $^1/_{360}$ des Werths, seit 1454 3 Pfennige von der Mark, d. h. $^1/_{240}$ des Werths. Schon im Jahre 1454 wurde aber für eine Reihe besonders namhaft gemachter Waaren eine andere Verzollung beliebt, so bei Wein, Bier, Meth u. s. w.:

»von allerleye wyne den tyenden penningk;
von allerleye mede, den man hir bynnen Danczik bruwet; von der tonnen dree gude schoth;
item von Hamborger beere van der tonnen veer gude schot« u. s. w.

Zwei Jahre später — auf der Tagfahrt zu Elbing — beschlossen die Stände eine ganze Reihe von Aus- und Einfuhrzöllen[1]), so z. B.:

»von der last saltcze zcu geben $^1/_2$ gutte mark mit dem pfalgelde;
item van gulden stucken, belken, kanighen, tafft, atlasz, zeyde und andere zeydenne ware von der mark 6 den.;
item pech, theer, assche von itzclicher last besundir sal man geben eynen postulacien gulden usz dem lande zcu furen« u. s. w.

Aus der ersten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts — von 1526 — sind im Danziger Archiv besondere Taxbücher vorhanden,

1) Acten der Ständetage Bd. 4, S. 488—495.

in denen die einzelnen Waaren und der von jeder erhobene Pfahlgeldsatz eingezeichnet sind. So z. B.:

Allune dat huxhovet . .	9	schilling	—	pf.
Asche de Last gyft . . .	7	„	—	„
all dat fatt	3	„	—	„
En tonne	3	„	—	„
En achte deel	3	„	—	„
Blih dat foder	26	„	2	„
Botter de tonne	1	„	—	„

Alle diese Zollsätze schwanken von Jahr zu Jahr und sind nicht ein- für allemal festgesetzt. Es ist mir hiernach wahrscheinlich, dass bereits am Ende des 15. Jahrhunderts das Pfahlgeld von den aus- und eingehenden Waaren auf Grundlage eines speciellen Zolltarifs erhoben wurde.

Bei dieser Vermuthung schwindet die Möglichkeit, sowohl aus der von dem einzelnen Schiffsführer für die Ladung seines Schiffs gezahlten Summe den Werth der Ladung selbst, als auch aus den von allen Schiffen zusammen gezahlten Beträgen den Werth des Imports oder Exports berechnen zu wollen, wie es z. B. Mantels für Lübeck auf Grund des Pfundzolls gethan hat[1]). Hirsch kommt, indem er annimmt, dass das Pfahlgeld $^1/_{1500}$ des Werths der verzollten Güter darstellt, zu dem meines Erachtens zu hoch gegriffenen Ansatze, dass die Engländer allein damals — während des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts — in der Danziger Pfahlkammer jährlich Güter im Werthe von 400 000 Pfund Sterling verzollt hätten[2]). In preussischem Gelde ausgedrückt, ergäbe das einen durchschnittlichen Jahresimport der Engländer von 3 400 000 Mark oder, die Mark pr. zu 15 Mark heutiger Reichswährung gerechnet[3]), von 51 Mill. Mark. Was bleibt da für die von anderen Nationen in Danzig importirten Waaren nach?

Neben der Auffassung, welche in der erwähnten Geldsumme die Pfahlgeld-Abgabe erblickt, kann sich eine andere Ansicht dahin

1) Beiträge zur lüb.-hans. Gesch. S. 278.
2) Danz. Handelsgesch. S. 115. Wie Hirsch zu der Annahme von $^1/_{1500}$ kommt, ist nirgends ersichtlich.
3) Vossberg, Gesch. der preuss. Münzen S. 208.

geltend machen, dass wir es in derselben mit dem jedesmaligen Schiffswerthe zu thun haben. Der Schreiber hätte alsdann nicht den wirklich gezahlten Betrag, sondern den Werth des Schiffes, von dem die Abgabe zu entrichten war, hingeschrieben. Freilich wurde das Pfahlgeld ursprünglich von den Schiffen gar nicht erhoben; seit 1454, jedoch zunächst nur auf ein Jahr, von den Schiffen selbst und möglicherweise wurde das beibehalten. Dass man die zu versteuernde Summe, nicht den Zollbetrag selbst eintrug, kann nicht in Erstaunen setzen. Es wurde oben erwähnt, dass man es in Reval beim Nachweis des Pfundzolls ebenso machte und wahrscheinlich geschah dies zu besserer Controle der einnehmenden Beamten. Gleichwohl stellen sich der Annahme, dass man in den obigen Beträgen Schiffswerthe vor sich hat, manche Bedenken entgegen. Der Werth der Schiffe hätte geschwankt zwischen 6 Mark und 500 Mark im Jahre 1474 und der grösste Theil der Schiffe wäre nur 30 Mark werth gewesen. Bei 101 Schiffen steht »constat 30 marc«, während die grösseren Schiffe im Werthe von 100 Mark und darüber spärlich auftreten.

Soweit wir aus urkundlichen Nachrichten darüber unterrichtet sind, müssen die Schiffspreise im Mittelalter ausserordentlich variirt haben. Hirsch führt aus der Zeit von 1382 bis 1448 Preise an, die von 66 Mark pr. bis 2400 Mark schwanken[1]). Schäfer nimmt an, dass eine brauchbare Kriegskogge im 14. Jahrhundert durchschnittlich 4—600 Mark lüb., also etwa 266 bis 400 Mark preuss. gekostet haben mag[2]). Die hierüber namentlich in den Hanserecessen und auch sonst verstreut sich vorfindenden Notizen ermöglichen die nachstehende Aufstellung:

---

1) Handelsgesch. S. 263.

2) Die Hansestädte und König Waldemar S. 350.

Schiffswerthe im 14. Jahrhundert.

Jahr.	Ort der Hingehörigkeit.	Schiffsgattung.	Verkaufspreis.	Pfandwerth.	Ersatzwerth	Summa.
1300	Riga	Liburne	—			29 marc rig.
1302	„	—	—			29 marc rig.
1314	Lynn (Engl.)				—	100 Pfund Sterl.
1360	Lübeck	navis		—		19 marc lüb.
1363	„	Kogge	—			1502 marc 8 sl. lüb.
1364	„	Holk		—		63 marc lüb.
1365	Stralsund	Kogge	—			1000 marc sund.
1368	Lübeck	navis	z. Versenken bestimmt			42 1/2 marc lüb.
1368	„	2 naves	„	„	„	zus. 288 marc lüb.
1370	„	Schiff			—	24 marc lüb.
1374	Hamburg	Kogge	—			300 marc lüb.
1377	Brügge	Holk	—			500 marc lüb.
1377	Lübeck	Schiff			—	130 marc lüb.
1379	Hamburg	Kogge	Neubau			600 marc lüb.
1381	„	Ever	—			440 marc lüb.
1382	Danzig	Holk	—			340 marc pr.
1382	„	Schiff	—			240 marc pr.
1382	Hamburg	„			—	400 marc.
1383	Rostock	„			—	500 marc lüb.
1385	Hamburg	„	—			208 1/4 marc lüb.
c. 1385	Preussen	Kogge			—	c. 470 marc pr.
1386	„	Holk			—	340 nobelen.
1386	?	1 Schiff v. 40 Last. groet			—	60 Pfund gr.
1387	Hamburg	Ever	—			270 marc lüb.
1387	Lübeck	Schiff			—	95 Pfund grote.
1387	?	Kogge m. Zubehör			—	150 Pfund gr.
1387	Elbing	Holk			—	281 Pfund gr. (enen nyen holk).
1389	Lübeck	Schiff v. 40 Lasten			—	60 Pfund grote.

Die vorstehenden Daten sind entnommen für die Jahre:

1300—1302 Liv.-, Est.-, Curl. Urk.-B. Bd. 3, Nr. 1044b § 94 u. 108. 1318 Lübisches Urk.-B. 2, Nr. 412, 1052. 1360 Pauli, Lüb. Zustände 3, S. 115 N. 22. 1363 Lübisches Urk.-B. 4, S. 87 Nr. 87. 1364 Pauli, Lüb. Zustände 3, S. 116 N. 23. 1365 H.-R. I, 1, Nr. 356 § 22. 1368 H.-R. I, 1, Nr. 484 S. 439 u. 440. 1370 Lüb. U.-B. 4, Nr. 125. 1374—87 Schäfer, Hansestädte S. 351. 1377 H.-R. I, 3, Nr. 354. 1382—87 H.-R. I, 3, Nr. 343 § 36, 45, 59. 1383 H.-R. I, 3, Nr. 345 § 2. 1385 H.-R. I, 3, Nr. 200 § 7. 1387 H.-R. I, 3, Nr. 342 § 5. 1387 H.-R. I, 3, Nr. 448 § 12. 1387/86 H.-R. I, 2, Nr. 343 §§ 27, 28, 41.

Schiffswerthe im 15. Jahrhundert.

Jahr.	Ort der Hinge-hörigkeit.	Schiffs-gattung.	Ver-kaufs-werth.	Pfand-werth.	Er-satz-werth	Summe.
1425	Lübeck	Flussschiff		—		10 m. lüb.
1426	„	Kreyer		—		90 „ „
1427	„	Schiff		—		100 „ „
1427	„	Schiff v. 20 Last		—		16 „ 2½ sch. lüb.
1428	„	Schiff			—	1800 cronen.
1428	Danzig	Schiff v. 27 Last	—			140 m. pr.
1428	„	Holk	—			1600 „ „
1429	„	„	—			305 „ „
1429	Lübeck	Kreyer	—			92 „ lüb.
1430	„	Ever	—			240 „ „
1430	Reval	Barse	Neubau			206 „ 16 oer
1430	Danzig	Holk	—			700 „ pr.
1431	„	Kreyer	—			66 „ „
1430	„	Buse	—			66 „ „
1432	Hamburg	Schiff			—	510 „ lüb.
1435	Lübeck	Kreyer	—			400 „ „
1436	„	Kogge (fasst 800 Salz)				1920 „ „
1438	Danzig	Holk	—			750 „ pr.
1438	„	„	—			900 „ „
1438	„	„	—			1500 „ „
1438	„	„	—			1875 „ „
1438	„	„	—			2225 „ „
1438	„	Kreyer			—	375 „ „
1443	„	Holk	—			1820 „ „
1443	„	Schiff			—	443 „ „
1448	„	Holk	—			2400 „ „
1479	Riga	Schiff	—			10½ m. 6 sl. rig.
1494	Lübeck	Holk		—		1600 m. lüb.
1494	„	schep		—		1600 „ „
1494	„	„		—		1600 „ „
1494	„	„		—		1200 „ „
1494	„	„		—		1600 „ „
1494	„	„		—		170 „ „
1494	„	„		—		625 „ „
1494	„	Holk		—		1300 „ „
1494	„	heel schip von 60 lasten		—		200 „ „

Die Daten entstammen für die Schiffe aus

Danzig: Hirsch, Danz. Handelsgesch. S. 263, 264.

Lübeck und Hamburg: Pauli, Lüb. Zustände 3, Nr. 25, Nr. 108 u. dem Lüb. Urk.-B. Bd. 6, Nr. 388, 757, Bd. 7, Nr. 4, 54, 228, 289, 458, 397, 652.

Riga: dem Liv-, Cur-, Estl. Urk.-B. Bd. 8, Nr. 582, Bd. 4, Nr. 1593 § 10.

In der vorstehenden Zusammenstellung ist versucht worden, bei den einzelnen Preisnotierungen die Gelegenheit, welche Veranlassung bot, den Werth des Schiffs zu bestimmen, festzuhalten und ist jedes Mal in der Spalte, deren Ueberschrift auf den betreffenden Fall passte, ein Strich gemacht worden. Es ist erklärlich, dass Schiffe, die zum Versenken und Absperren der Gewässer benutzt wurden, nicht einen gleich hohen Werth repräsentiren konnten, wie die frisch von der Werft kommenden oder sonst noch im brauchbaren Zustande befindlichen Fahrzeuge. Bei Verpfändung von Schiffen ferner kam wohl schwerlich der ganze Werth zum Ausdruck, während andererseits in Fällen, wo es sich um Ersatz geraubter, verbrannter oder sonst zu Schaden gekommener Schiffe handelte, die Gefahr einer Uebertreibung des Verlustes nahe lag. Dass das Letztere nicht selten gewesen sein mag, deutet die Thatsache an, dass ein hanseatischer Schiffer, dem um 1384 oder 1385 im Hafen von Brügge von den Engländern ein Schiff weggenommen wurde, seinen Siegern schwören musste, »den koggen und das gut, das dar czu gehorte, nicht hochir czu schatzen den is wirdig were«, falls er eine Klage auf Entschädigung anhängig machen werde[1]). Endlich kann auch der beim An- oder Verkaufe eines Schiffes gezahlte Preis den Werth nicht jedesmal ganz genau wiedergeben, weil die Individualität des Falls, ein sogen. wohlfeiler oder kostspieliger Kauf u. s. w. mitspielen musste. Bei alledem geht aus der Uebersicht hervor, dass die Preise während des 15. Jahrhunderts nicht mehr so niedrige waren, als sie gewesen sein müssten, wenn jene Geldsumme in den Danziger Registern den jedesmaligen Werth des Schiffes angeben wollte.

Ist es hiernach wahrscheinlich, dass es sich doch um den Nachweis des gezahlten Pfahlgeldes handelt, so nehme ich gleichwohl Anstand, dies als sicher zu behaupten, da vielleicht eine andere, befriedigendere Auslegung gefunden werden kann. Ich weiss freilich keine, denn die Vermuthung endlich, dass mit jener Angabe der Werth der Ladung gekennzeichnet war, wird durch die Geringfügigkeit des Betrags hinfällig. Ein Schiff beispielsweise, das 1400 Salz an Bord hatte oder 105 Last (der Cent

[1]) Hanserecesse I. Abth. Bd. 3, Nr. 200 § 7.

Salz zu 7½ Last gerechnet) repräsentirte in seiner Ladung mindestens einen Werth von circa 1300—1400 Mark preussisch, während das Pfahlregister bei ihm die Angabe 500 marc nachweist.

Vielleicht gelingt es bei weiter ausgedehnten Forschungen über das Danziger Pfahlgeld in dieses zur Zeit unaufklärbare Dunkel mehr Helligkeit zu bringen[1]).

Neben den Registern der Seeschiffahrt sind in Danzig auch die der Binnenschiffahrt der Aufmerksamkeit werth. Auch die die Weichsel heraufkommenden Fahrzeuge mussten eine Abgabe entrichten — das sogen. Leidegeld — und dem entsprach die Führung besonderer Bücher zur Nachweisung der Zahlung. Wie es scheint, bestand diese in einem festen ein für alle Male fixirten Betrage, der sich nicht nach der Ladung des Kahns änderte. Das Register, welches mir vorlag, hat auf die Jahre 1463—65 Bezug und trägt zu Anfang den Vermerk: anno 63 de kane von Thorun gekamen und van dissen nageschrevenen gudern dit nageschreven leidegelt empfangen per her Roloff Seltsch und Abteshagen. Für das Jahr 1464 sind als Einnehmer der Letztere und Johan Scheveke, für das Jahr 1465 gar keine Namen genannt. Die Frequenz bezifferte sich:

im Jahre 1463 auf 28 Kähne,
„ „ 1464 „ 160 „
„ „ 1465 „ 90 „

Wiederum fehlt jeder Anhaltspunkt zur Beurtheilung, ob in diesen Zahlen eine starke oder schwache Frequenz sich zeigt. Nach der Aufmerksamkeit, welche Hochmeister und Ständetage schon früh dem Amte der Weichselfahrer schenken, sollte man auf eine grosse Mitgliederzahl desselben schliessen. Seit 1375 muss von Obrigkeitswegen das »Recht« der Weichselfahrer sehr oft geregelt werden. Da gibt es allerlei zu regeln oder abzustellen — das Entweichen der Mannschaft, die Fixirung der Frachtsätze, das Verhalten der Schiffer bei Schiffbrüchen, die Entschädigungen in solchen Fällen, das Auslaufen der Kähne bei Frostwetter, falls

1) Ich darf bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, Herrn Prediger Bertling in Danzig für wiederholt gütigst ertheilte Auskunft und Ueberlassung von Urkunden-Auszügen meinen verbindlichsten Dank zu sagen.

die Gefahr droht, im Eise stecken zu bleiben, der Verkauf der dem Schiffe anvertrauten Waaren unterwegs seitens des Kapitäns u. a. m.[1]). Seit 1390 erfährt man von einer Bruderschaft der Weichselfahrer mit eigenem Seelgeräthe[2]), der beizutreten auf dem Städtetage von 1441 zu Marienwerder jedem Schiffer zur Pflicht gemacht wird und deren Aeltesten mit den unbotmässigen Mitgliedern fertig zu werden alle Mühe haben[3]). Uebrigens wird man wohl ein höheres Alter dieser Gilde annehmen dürfen, da die Kahnführer in Elbing bereits 1382 eine Gilde und ewige Messe aufzuweisen haben[4]). Alles dies legt die Vermuthung nahe, dass die Schiffer, welche die Weichsel mit ihren Kähnen befahren, eine rege Thätigkeit entwickelten und da man annehmen muss, dass sie während der Saison die Fahrt wohl mehr als ein Mal machten, erscheint die Frequenz der obgenannten Jahre gering.

Ausser der See- und Binnenschifffahrt beansprucht endlich die Küstenschiffahrt unser Interesse, die auf besonderen kleinen Fahrzeugen, den sogen. Bordings, ausgeübt wurde. Auch diese wurde am Anfange des fünfzehnten Jahrhunderts lebhaft betrieben und mag für ihre Hebung von Einfluss gewesen sein, dass man die niederländischen Städte Preussens durch Verleihung des Stapelrechts zur Blüthe zu bringen bemüht war. Im Jahre 1402 wurde verfügt, dass alle Schiffer aus Elbing, Königsberg und Braunsberg, »die in der Weissel legen mit eren schiffen«, erst in der Balge die eigentliche Fracht einnehmen sollten[5]). Aus späterer Zeit erfährt man auch von »Burdinge, die bussen umme von Koningsberg in die Wyssel zegelen«. Diese haben, wie auf dem Städtetage zu

1) Vergl. dazu Cod. Dipl. Warm. 2, Nr. 502; 3, Nr. 180; Acten der preuss. Ständetage, Bd. 1, S. 36, 38—40, 74—76, 86—86, 267—270, 354—355, 416, 433, 537 und in den folgenden Bänden nach Angabe des Sachregisters s. v. Weichselfahrer.

2) Cod. Dipl. Warm. 3, Nr. 248; Acten d. Ständet. 1, S. 87.

3) Acten d. Ständet. 2 S. 351, 359.

4) Cod. Dipl. Warm. 3, Nr. 130.

5) Cod. Dipl. Warm. 3, Nr. 306, »das alle schifhern von den vorgeschreben dryn steten süllen in die Balge segeln und nyrne andirs und jo ir ladunge aldo in czu nemen«.

Stuhm 1432 beschlossen und in Marienburg 1435 bestätigt wird, beim Einlaufen in Danzig und in Balge keinen Pfundzoll zu entrichten[1]). Leider scheint diese Freiheit dahin gewirkt zu haben, dass ein Interesse für Registrirung dieser Bordings nicht vorlag, und so dürften Küstenschifffahrts-Nachweise kaum vorhanden sein. In Danzig wenigstens sind mir im Archive keine derartigen Bücher oder Verzeichnisse aufgestossen.

Im Revaler Archiv sind bis jetzt 4 Bruchstücke von Schifffahrts-Registern gefunden worden[2]), alle aus dem 15. Jahrhundert, unter einander sich aber wenig ähnlich. Zwei dieser Fragmente beziehen sich fast ausschliesslich auf die aus der Baie nach Reval kommenden Schiffe[3]); ein drittes scheint gleichfalls dazu gerechnet werden zu können, wenngleich Angaben über Ladung und Herkunftsort fehlen[4]) und selbst in dem vierten Register, dem vollständigsten[5]), spielen die Salzschiffe eine grosse Rolle. Der Zeit nach erstrecken sich die Daten des einen Registers auf die Jahre 1426—48, wobei ein Blatt auch Daten aus dem Jahre 1456 hat, eines anderen auf die Jahre 1449—62, eines dritten auf die Jahre 1463—70 und 1479—92. Wie es somit scheint, sind sie dazu bestimmt gewesen, einander zu ergänzen. Einem derselben fehlt jede Zeitbestimmung. Alle 4 Register stellen nur die Bewegung des Imports dar.

Das älteste Register, welches von 1426—48 geht, besteht in einem Papierbuch ohne Deckel in Quart-Format, von welchem die ersten 5 Blätter so zerfetzt sind, dass der Inhalt sich nicht mehr feststellen lässt. Die andern 110 Seiten sind von verschiedenen Händen beschrieben und unpagnirt. Als einer der Schreiber declarirt sich auf Blatt 9a Wenemar Schetter[6]), der sein Amt — er war wohl der städtische Einnehmer — vom

1) Acten d. preuss. Ständet. 1, S. 561, S. 690: »Was gutt in die Balge gefurt wird mit bordingen und cleynen schiffen, das hir im lande blibet und nicht vorbas zegelt, das darff keynen pfuntczoll geben«.

2) sub Nr. A. d. 57—60 verzeichnet.

3) A. d. 58 und A. d. 60.

4) A. d. 59.

5) A. d. 57.

6) Eodem anno (1426) des mitwekens vor der hylger hoegetyt pynxten doe wart my Wennemar Schetter dyt bok geantwordet.

15. Mai 1426 bis 27. Mai 1429 verwaltete und am genannten Tage von Joachim Muter abgelöst wurde[1]). Namen anderer Schreiber oder Einnehmer werden nicht genannt.

Die Führung des Buches ist keine einheitliche, sondern zeigt, dass augenscheinlich ein fester Modus, wie derartige Register zu führen seien, sich noch nicht herausgebildet hat. So steht die Zeitangabe einige Male am Kopfe der Seite in der Form: Anno . . . mit der betreffenden Jahreszahl. Meistens aber ist das Datum keine besondere Ueberschrift, sondern findet sich auf dem Blatte unmittelbar da, wo das Verzeichniss der zu dem vorhergehenden Termin gehörenden Schiffe endet. Häufig ist dann der Herkunftsort mit hinzugefügt. Beispielsweise heisst es[2]): »Int jar 29 op sunte Katerinen dagh quemen disse nagescreven dre schepe in unsere haven von Lubik herwart, mit gude alse dat inne vorscreven steit« oder »Anno 33 quemen dusse nagescreven schepe ut Vlanderen[3])« oder »Item quemen de Baienvare anno 35 III feria ante Petri Pauli[4])«.

Bisweilen lässt die Zeitbestimmung im Stich. So steht — S. 81 b — »Anno 1434 ummetrent nativitas Marie[5]) do wart untfangen ut dissen nagescrevenen schepen dat schot tor Nougardeschen reise behoeff van den gudern alze von 100 marc rig. 1 fert., alset to Lubike do was berecesset«. Aber die nun folgenden Eintragungen über Schiffer nebst ihren Befrachtern, rühren von verschiedenen Händen her und es muss somit als fraglich bezeichnet werden, ob sie alle unter das obige Datum fallen. Unklar bleibt auch der Vermerk auf S. 86 b: »van Lubike sequenti die trinitatis« ohne Jahresangabe. Da der nächst vorhergehende Termin der 8. September 1434, der nächst folgende der 28. Juni 1435, so wird bei dem genannten Datum an den 13. Juni 1435 gedacht werden können. Man könnte aber auch den 24. Mai 1434 vermuthen, wenngleich es auffallend wäre, das frühere Datum nach dem späteren folgen zu sehen.

1) S. 39 b.

2) S. 40 b.

3) S. 73 b.

4) 27. Juni S. 89 a.

5) 8. September.

Unentschieden bleibt es in vielen Fällen, ob die Schiffe alle zusammen wirklich an demjenigem Tage in den Hafen einliefen, unter dem sie eingetragen sind, oder ob die Eintragung nur von Zeit zu Zeit vorgenommen wurde, d. h. alle zwischen 2 Terminen eingegangenen Schiffe an einem Tage verzeichnet wurden.

Ein Herkunftsort der Schiffe ist nicht immer notirt. Wo er mitgetheilt ist, findet er sich entweder am Rande der Seite oder in den einleitenden Worten, von denen soeben einige Proben gegeben wurden.

In der Regel weist die einzelne Eintragung den Namen des Schiffers, ausdrücklich mit dem Zusatz »nauclerus« oder »schipper«, und unter diesem die der Befrachter auf, wobei es zweifelhaft bleibt, ob Empfänger oder Absender gemeint sind. Anfangs regelmässig, später ausnahmsweise, zuletzt gar nicht mehr, sind den Namen der Befrachter ihre Handelsmarken beigesetzt. Endlich werden die Waaren und deren Grössenverhältnisse verzeichnet. Die Zahl der Befrachter schwankt je nach Grösse des Schiffes und Volumen der Waare. Man findet 11, aber auch 33, 46, selbst 90 Namen genannt. Beispiele, welche die Art der Eintragung veranschaulichen, sind im Anhange mitgetheilt.

Viel weniger bietet das zweite Register aus den Jahren 1449—62; dasselbe besteht aus 8 Lagen Papier, gleichfalls in Quart-Format, die von verschiedenen Händen beschrieben sind, und mit wenigen Ausnahmen nur Salzschiffe nachweisen. Drei dieser Lagen enthalten Bruchstücke einer Uebersicht über den in den Jahren 1457 und 1458 vereinnahmten Nowgoroder Schoss: »an schote entfangen to der Nowgardeschen reise behoeff«. Die Schiffsnachweisungen der andern Lagen geben in derselben Weise wie bei dem älteren Register den Namen des Schiffers, seiner Befrachter und der Waarenmengen. Bei den Salzschiffen ist öfter das Salz als die importirte Waare gar nicht genannt, ergibt sich aber daraus, dass die Schiffe als »Baienvarer« characterisirt werden. Die Blätter sind bei dieser Handschrift in 2 Spalten getrennt, gleichfalls auf beiden Seiten beschrieben. Das Datum, wie in der ersten eingetragen, gibt auch nicht immer genügende Auskunft. So heisst es einmal[1]): »In vigilia Jacobi apostoli

1) In der 2. Lage Bl. 4a.

item do quemen hir de Baievars als de Hollenders de nages(creven)[1])«, ohne Jahresangabe. Als Beispiel einer correcten Eintragung diene[2]): »Desse nageschreven schepe syn hyr to Revall gekomen im 56ten jare. Int erste schipper Schuneman is gekomen upp unses hern hemmelvardes nacht und darynne hebben desse nageschreven ere guder gehad«. Es folgen dann unter diesem Datum Aufzeichnungen über 30 Schiffe.

Aehnlich wie diese beiden Handschriften ist das Register über die Jahre 1463—70 und 1479—92[3]) geführt. Dasselbe besteht aus 6 einzelnen Stücken Papier, in Quart-Format, die weder paginirt sind, noch zusammengeheftet gewesen zu sein scheinen. Abgesehen davon, dass die Nachrichten über die Jahre 1471 bis 1478 fehlen, sind für die Jahre 1493 und 1495 gar keine Schiffe nachgewiesen. Die hier verzeichneten Schiffe sind seit 1479 ausschliesslich Salzschiffe.

Abweichend von den genannten drei Registern ist dasjenige gehalten, in welchem sich gar keine Zeitangabe findet, das aber nach der Schrift in's fünfzehnte Jahrhundert verlegt werden kann. Dieses ist ein schmales Papier-Heft in Pergament-Umschlag und besteht aus 22 Blättern, von den je eines einem Schiffer gewidmet ist, bis auf das letzte, welches eine Reihe durchstrichener Namen, deren Zusammenhang nicht ersichtlich ist, enthält. Jedes dieser Blätter ist in der Regel nur auf einer Seite beschrieben; obenan steht der Name des Schiffers, auf welchen die der Befrachter folgen. Die Handschrift ist durchweg überall dieselbe. Eine Waare ist nicht genannt, so wenig wie der Herkunftsort der verzeichneten Schiffe. Darf eine Vermuthung ausgesprochen werden, so ist bei diesen 21 Schiffen etwa an eine Flotte von Baie-Fahrern, also an Salzschiffe zu denken. Warum dieselbe aber in ein besonderes Heft geschrieben wurde, dafür vermag ich keine Gründe anzugeben. Eine Probe solcher Eintragungen ist im Anhange gegeben.

Es wäre vergebliches Beginnen, nach diesen Fragmenten sich ein Bild von den Revaler Schifffahrts-Registern überhaupt zurecht

1) Das Papier an dieser Stelle zerrissen.
2) Dieselbe 2. Lage Bl. 7b.
3) A. d. 60.

zu machen. Gegenüber den Lübeckischen und den, freilich späteren, Danziger Verzeichnissen erscheinen sie recht unvollkommen. Mit Ausnahme des ältesten machen diese Register mehr den Eindruck von Kladden oder Hülfsverzeichnissen der Schreiber. War das Salz auch ohne Zweifel einer der hauptsächlichsten Import-Artikel, so ist es doch auffallend, dass fast nur diese Schiffe mit annähernder Genauigkeit nachgewiesen sind. Möglicherweise werden bei weiterer Ordnung des Archivs andere vollständigere Register aus dem 15. Jahrhundert gefunden, die etwa den späteren sogen. Portorienbüchern, wie sie von Beginn des 17. bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts in 239 Nummern nahezu vollständig erhalten sind[1]), entsprächen. Diese Portorienbücher geben die Liste der aus- und eingekommenen Schiffe mit Angabe der Fracht, der Zugehörigkeit des Schiffes, des Namens des Kapitäns und der Handlung, an die es adressirt war. Hinter dieser erfreulichen Vollständigkeit bleiben die älteren Register allerdings noch weit zurück.

Wie unvollkommen diese Revaler Register nun auch sein mögen, der Versuch, die in ihnen enthaltenen Daten zu einem Gesammtbilde zu vereinigen, lohnt immerhin der Mühe. Ich habe diesen Versuch gewagt in den beiden nachstehenden Tabellen. Die erste derselben gibt für die Jahre 1426—62 die Zahl der in den Registern eingetragenen Schiffe je nach dem Datum, unter dem sie verzeichnet sind und zu welchem sie muthmaasslich in Reval einliefen. Die zweite bietet die Gesammtsumme jedes Jahrs derselben Periode und setzt die Angaben für die Jahre 1479—96 hinzu, bei welchen Tage nicht notirt sind. In beiden Tabellen habe ich, da der Schwerpunkt der Register in der Nachweisung der Salzschiffe zuliegen scheint, diese besonders angegeben.

[1]) Schiemann, Die Ordnungs-Arbeiten am Revaler Stadtarchiv. Reval 1885. S. 11.

1. Die in Reval 1426—62 eingelaufenen Schiffe.

Jahr.	Datum.	Zahl der Schiffe		
		überhaupt.	darunter mit Salz-Ladung.	mit anderer oder unbestimmter Ladung.
1426	8. April	14	—	14
1426	15. Mai	55	17	38
1426	o. A.	1	—	1
1427	o. A.	30	8	22
1428	o. A.	53	—	53
1429	o. A.	14	—	14
1429	27. Mai	29	27	2
1429	o. A.	22	—	22
1429	25. November	3	—	3
1430	26. März	3	—	3
1430	18. Mai	37	37	—
1430	31. Juli	23	—	23
1431	31. Mai	6	—	6
1431	9. Juli	14	14	—
1431	14. November	11	—	11
1432	28. Juli	23	22	1
1432	15. September	1	—	1
1432	30. September	12	—	12
1432	o. A.	1	—	1
1433	o. A.	16	—	16
1433	2. Juli	13	—	13
1433	4. December	1	1	—
1434	o. A.	4	—	4
1434	19. Mai	23	23	—
1434	20. Juni	7	7	—
1434	10. August	2	2	—
1434	5. September	2	2	—
1434	o. A.	1	1	—
1434?	8. September	26	—	26
1435?	13. Juni	26	—	26
1435	27. Juni	29	29	—
1435	29. Juni	11	—	11
1435	13. Juli	29	29	—
1435	24. Juli	33	—	33
1436	29. August	22	22	—
1437	o. A.	1	1	—
1437	11. Juni	43	43	—
1438	30. April	3	3	—

Jahr.	Datum.	Zahl der Schiffo		
		überhaupt.	darunter mit Salz-Ladung.	mit anderer oder unbestimmter Ladung.
1438	30. Juli	7	—	7
1439	31. Mai	1	—	1
1439	6. August	4	4	—
1440	11. April	5	5	—
1441	15. Juli	5	4	1
1442	15. Juli	59	59	—
1442	o. A.	5	4	1
1443	fehlt			
1444	8. Mai	14	14	—
1445	o. A.	27	27	—
1446	o. A.	24	24	—
1446	o. A.	12	12	—
1446	o. A.	6	6	—
1447	15. Mai.	12	12	—
1448	26. Mai.	9	9	—
1449	15. Mai	27	27	—
1450	26. April	5	5	—
1450	19. Juli	8	6	2
1451	15. Mai	36	31	5
1452	29. Mai	23	23	—
1452	23. Juni	26	25	1
1453	23. Mai	12	12	—
1454	12. Juni	16	16	—
1454	16. Juni	3	—	3
1454?	o. A.	20	10	10
1454?	24. Juli	27	22	5
1455	21. November	2	—	2
1456	o. A.	30	—	30
1456	9. Juli	27	27	—
1456	? ?	4	—	4
1457	2. Juni	18	18	—
1458	30. Mai	16	16	—
1458	12. Juli	9	9	—
1459	2. August	33	33	—
1460	11. Juli	21	21	—
1461	4. Juni	15	15	—
1462	23. u. 27. Mai	28	28	—

2. Die in Reval 1426—96 eingelaufenen Schiffe.

Jahr.	Zahl der Schiffe.	Darunter Salzschiffe.	Jahr.	Zahl der Schiffe.	Darunter Salzschiffe.
1426	70	17	1454	?66	48
1427	30	8	1455	2	—
1428	53	—	1456	61	27
1429	68	27	1457	18	18
1430	63	37	1458	25	25
1431	31	14	1459	33	33
1432	37	22	1460	21	21
1433	30	1	1461	15	15
1434	?65	23	1462	28	28
1435	102	58	1479	48	48
1436	22	22	1480	34	34
1437	44	44	1481	39	39
1438	10	3	1482	20	20
1439	5	4	1483	45	45
1440	5	4	1484	25	25
1441	5	2	1485	16	16
1442	64	59	1486	6	6
1443	—	—	1487	33	33
1444	14	14	1488	25	25
1445	27	27	1489	10	10
1446	42	42	1490	21	21
1447	12	12	1491	23	23
1448	9	9	1492	33	33
1449	27	27	1493	—	—
1450	13	11	1494	16	16
1451	36	31	1495	—	—
1452	49	48	1496	29	29
1453	12	12			

Hält man daran fest, dass das verzeichnete Datum auch dasjenige des Einganges der Schiffe ist, so wären diese mit wenigen Ausnahmen in Flotten gesegelt, deren Grösse allerdings sehr verschieden war. Bei weiteren Reisen war dies die Regel, insbesondere bei den Schiffen, die aus Lübeck nach der Baye (Frankreich) gingen, um von dort Salz nach Reval zu führen. Pauli theilt einige sehr interessante Urkunden aus dem Jahre 1442

mit[1]), welche diese Thatsache deutlich belegen und für die »Bayenvarer« bestätigen es unsere Register. Heisst es doch einmal ausdrücklich unter dem Jahre 1446, freilich ohne Angabe von Terminen: Bayess, worauf 24 Schiffe verzeichnet sind, und dann weiter: de andere vloete — Anzahl von 12 Schiffen — endlich: de doerde vloet ut dem Swen — Anzahl von 6 Schiffen. Auch steht unter dem 31. Juli 1430: »quam disse nagescreven vlote van Lubik« — Anzahl von 23 Schiffen.

Die in der ersten Tabelle mitgetheilten Termine sind auch von dem Gesichtspunkte aus interessant, inwieweit sie Abweichungen von dem seitens der Hansastädte vereinbarten Anfang und Aufhören der Schifffahrts-Periode darstellen. Während gemeiniglich um Michaelis die Navigation eingestellt werden sollte, weist in den Jahren 1429, 1431 und 1455 der November noch Ankömmlinge auf, ja im Jahre 1433 läuft sogar am 4. December noch ein Schiff ein. Dieses letztere war ein Salzschiff mit 7 Cent Salz. Möglicherweise hatte diese Fahrt in einem Mangel an Salz zu Reval ihren Grund. Wenigstens weisen die Register vor dieser Reise den Eingang der letzten Salzschiffe unter dem 28. Juli 1432 nach. Der Beginn der Schifffahrt scheint mit der einzigen Ausnahme des Jahres 1430, wo bereits am 26. März 3 Schiffe eingingen, nicht früher als in den April gefallen zu sein. Selbst dann aber hatte man bei dem nordischen Hafen unter der Ungunst der Witterung zu leiden, wie eine Bemerkung unter dem 12. April 1440 ausweist: »Anno 1400 und 40 des mandages na misericordia Domini do quemen desse nagescreven uth der Baie, do was alle de wyk[2]) hiir vor Revall noch mit ise belecht, do satten se achter Ladwenpe bet an den sonavend, do quemen se mit der hulpe von Gode wol up de wyk«.

Was die Salzschiffe anlangt, so hoffe ich auf deren Bedeutung demnächst in einem besonderen Aufsatz über den Salzhandel der Hanseaten eingehen zu können.

Von Wichtigkeit wäre es, die Herkunftsorte der nach Reval

1) Lübeckische Zustände im Mittelalter Bd. 3, S. 87. Urkunden Nr. 110 bis 112.

2) Bucht.

kommenden Schiffe kennen zu lernen; doch reichen die in dieser Beziehung spärlichen Angaben der Register zur Aufstellung einer Uebersicht nicht aus. Weitaus am häufigsten ist der Hafen »Baie« als Ausgangspunkt genannt; doch ist nicht durchgängig allen Salzschiffen der Name des Hafens, in dem sie sich beluden, zugefügt. Auch Bruasien — an der Küste von Poitou[1]) — Lissabon und »Swen« (ut dem Swene) sind als Punkte, von denen Salz nach Reval geführt wurde, angegeben. Demnächst ist verhältnissmässig oft Lübeck als Herkunftshafen eingetragen, aber nur in den Jahren 1429—35. Andere Städte oder Ortschaften treten ganz vereinzelt auf, so Preussen je ein Mal in den Jahren 1426, 1432, 1434 und 1452, zwei Mal im Jahre 1450, fünf Mal im Jahre 1451. Stralsund wird je ein Mal in den Jahren 1426 und 1434, Stettin elf Mal im Jahre 1435, Wismar ein Mal im Jahre 1434, Vune (etwa Fünen?) ein Mal im Jahre 1426, Flandern je ein Mal in den Jahren 1432 und 1442, drei Mal im Jahre 1433, die Golwitzer Bucht (ut der Golvisse) vier Mal im Jahre 1442 genannt.

Anhang.

1. Danziger Pfahlgeld-Ordnung 1592.

(Danziger St.-Archiv C. 6 Sch. Sch. 145 S. 377.)

E. Ehrbaren rahts-Ordnung, wornach sich die verordnete Pfahl-Herren bey Auf- und Zuschliessung der Pfahlkammer wie auch in andern Fällen, so sich zuzutragen pflegen, wegen der einkommenden und auslaufenden Schiffen zu richten und zu verhalten haben sollen 1592.

Es soll hinfüro nach (: dem 21. novenbr nach :) dem reformirten Calender, welcher ist der alte Martinstag, vermöge altem wohlhergebrachtem Gebrauch kein getrayd, victualien oder esswaren auf der Pfahlkammer weder von den Einwohnern dieser Stadt noch von frembden angesaget oder verpfälet genommen werden; alle andere waren aber sollen sowohl binnen als aussen

1) Hirsch, Danzig's Handelsgesch. S. 94.

landes durch den Sund passiren und ausgestattet werden so lange offen wasser ist.

Und soll die Pfahlkammer im Vorjahr nicht eher geöfnet werden, es sei denn das die Weissel frey und ein kahn mit getrayd an die brücke kommen sey; auf andere waren, so zur garnierung der schiffe gehörig, soll die Pfahlkammer von dem verordneten Pfahlherren geöfnet und dieselbe verpfählet genommen werden, sobald die Motlau vom Eyse frey ist. Ein schiff, das alhier sturmes oder sonsten noth halben in unserem Port binnen das bollwerk einkomet und andere waren geladen und begehrt alhier nicht zu lossen und markt zu halten, sondern mit demselben schiff und gute wieder auszulaufen, das soll nicht schuldig seyn das Pfahlgeld zweymal für ein und aus zu geben, sondern allein vor einmal sowohl für schiff und gut, welches der schipper soll schuldig seyn an eydes statt anzusagen, was für Güter im schiffe und wie gross das schiff sey; so man ihnen nicht glauben wollen, soll in des Pfahlherren macht stehen, solches durch die geschworne brückenkuyper besichtigen zu lassen, und so was mehr befunden worden als angesaget soll confisciret seyn.

Imgleichen soll es auch gehalten werden mit den schiffen, welche alhie eingekommen und ihre waren nicht verkaufen sondern mit denselben wieder ausseegeln wollen.

Sofern aber der schipper mit dem schiffe alhie markt hielte und daraus was verkaufe, der soll schuldig seyn vor alle güter so im schiffe sind, so wohl auch vor das schiff das Pfahlgeld ein und aus zu geben, weil er die last alhier brach; des sollen aber die Pfahlherren fleissig achtung darauf geben lassen, dass niemand aus einem gefässe in das andere über bohrt irkeine wahre, umb dieselbe an anderen orten zu bringen, einschiffe; doch soll der schipper von denen güttern, die er inne hat, so viel er zu demselben seinem schiffe von nöthen wird haben dasselbe zu bessern und zu proviantiren, zu verkaufen frey seyn und soll solches nicht gerechnet werden als wenn er die Last dadurch gebrochen.

---

2. Aus dem Revaler Schifffahrts-Register 1426—48.

(Revaler St.-Archiv. A. d. 57.)

1) Item[1]) schipper Jacob van dem Berge $2^{1}/_{2}$ Cent soltes.
Item Hinrik Tymme 3 terlinge wandes (3 Marken).
Item Andreas Holtwysch 1 terlink wandes (Marke).
Item her Hunnynchusen 1 terlink wandes (Marke).
Item Metten Rychgerdes 21 pypen wynes, $^{1}/_{2}$ 100 soelck (Marke).
Item her Hyllebrant van Bokele 2 terlynghe wandes (2 Marken).
Item Engelbrecht van der Boden 1 drůghe våt (Marke).
Item Gobelen van den Hesspen 1 terlink wandes (Marke).
Item Arnd Lubbeken 1 terlink wandes (Marke).
Item Diderik Groderman 40 bote wyns.
Item her Schelwend 2 terlinge wandes (2 Marken).
Item Tydeman tor Oeste 1 terlink wandes (Marke).

2) Item[2]) schipper Hans Egbrecht.
Item Hartwich Vrome $^{1}/_{2}$ last speckes und 5 thunnen gudes.
Item Godeke van Erlen 3 last medes.
Item Bernd van Lynden 3 last honyges.
Item Gize Richardis 6 last honyges und 12 thunnen honyges und 8 thunnen vlesches.
Item Bernd Stelle 16 thunnen honiges.

3) Item[3]) schipper Bernd Nobe.
Item Herman Wysmond 1 drǒge thunne.
Item Hans vanme Dyk 6 zecke hoppen und 1 terlingh.
Item Herman Bodiker 3 droge vat.
Item Peter Plonnys 1 terling wandes und 2 droge thunnen.
Item Rolef Smervelz 1 voldetafell.
Item disse zulve schipper heft inne 13 Cent soltes, darvan sal untfangen int irste:
Everd Witte 1 Cent
Albert Romer 2 Cent

---

1) S. 7a.
2) S. 9a.
3) S. 39a.

Beseler 2 Cent
her Stoppezak 1 Cent
her Richart Lange 2 Cent
Albert Borstede 2 Cent
her Schelewend 1 Cent
Gerlach Witte 1 Cent
Albert Romoer 1 Cent.

Item her Albert Stoppezak 6 zecke hoppen.
Item Tideman Templyn 2 zecke hoppen und 1 vaecken staels.
Item Hans Schippher 2 secke hoppen, 1 pack grauwer laken.
Item Hans Blomendal 10 zecke hoppen.
Item Arnd Lubbeke 1 terling wandes.
Item Negeler 7 zecke hoppen.
Item Bernd Snossel 2 zecke hoppen.
Item Munkenbeker 2 zecke hoppen und 1 bereven vat.
Item Sander Luneborgh 1 last haringe.
Item Gosschalc Lynschede 3 drôge våt.
Item Bredenschede 6 zecke hoppen.
Item Roger Drees 5 zecke hoppen.
Item her Richart Lange 1 zak hoppen.

---

3. Aus dem Revaler Schiffsregister ohne Datum.

(Revaler St.-Archiv. A. d. 59.)

(S. 5a.) Item scheper Bartolomeus.
Item Gosschalck Becker 10 last 9 schyppunt over
noch 6 „ 2 „ 2 over,
„ 4 „ 17 lyspunt myn.
Item Rotger Pothast 8 last 2 schyppunt 3 lyspunt myn,
noch 2 „
Item Wylm Tryse 5 last 3½ schyppunt 1 lyspunt myn
noch 4 „ 1 „ 8 lyspunt myn
„ 3 „
Item Markes van Werne 2 last 13 lyspunt myn
noch 6 „ 2½ schyppunt 1 lyspunt myn.
„ 2 „ 15 lyspunt myn.

Item Hans Bouwer 1 last und 4 wychte even kynder forynge.
Item Markes van Werne 10 last kynder forynge 3½ schyppunt 5 lyspunt myn, noch 2 wychte.
Item Hynric Lussenberch 7 last 4 schyppunt 5 lyspunt myn.
noch 3½ „ 3 „ myn.
„ 2 „ 1 „ 6 lyspunt myn.
„ 6 „ 1½ „ myn.
„ 2 „ even myn 1 wychte.

S. 6a (6b unbeschrieben).
Item scheper Johan Petersen.
Item Tonis Smet 12 last 17 schyppunt over.
noch 6 „ 1½ „ over.
„ 2 „ 6 lyspunt myn.
Item Deket Wychgesche 2 last 5 lyspunt myn foryn der kynder
noch 2 last 7 lyspunt over.
Item Hans Wytte 2 last 15 lyspunt myn kynder worynge.
Item Hans Peppersack 8 last 1½ schyppunt 2 lyspunt myn
noch 8 „ ½ schyppunt myn
noch 5 „ 10 lyspunt over
noch 6 „ 2 schyppunt 6 lyspunt over
noch 6 „ 2 „ over
noch 6 „ 1 „ 3 lyspunt over
noch 6 „ 1 „ 4 „ „
noch 9 „ 2 „ 3 „ myn
noch 4 „ 12 lyspunt myn
noch 8 „ 16 „ „
noch 5 „ 1 schyppunt 7 lyspunt myn
noch 12 „ 3 „ 1 „ „
Item Deket Wysche ½ last 3 lyspunt myn
Item Hans Pepersack 5 last 18 lyspunt myn
noch 9 „ 1½ schyppunt 4 lyspunt over.



END OF TITLE